



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Politik

# Négociations actuelles entre la Suisse et l'Union européenne:

qu'est-ce qui attend notre pays  
et ses transports publics?

Colloque de l'UTP du 2 juillet 2024

Gery Balmer, directeur suppléant de l'OFT



# L'Accord sur les transports terrestres (ATT)

- Accord d'accès au marché pour les transports internationaux (route, rail / trafic voyageurs et marchandises)
- Accès privilégié de la Suisse au marché européen par rapport aux États tiers
- Politique de transfert
- Obligation politique d'adapter le droit suisse au droit de l'UE **dans le champ d'application de l'ATT**, procédure d'équivalence (seulement trafic transfrontalier)

Conclusion: l'ATT est un accord important et bon pour la Suisse



© Gaetan Bally, Keystone



# L'ATT, partie d'un tout

- Pas de considération distincte de l'ATT possible
- Partie d'un paquet global – il faut prendre en compte les intérêts souverains de la Suisse
- Les Accords bilatéraux I étaient déjà un paquet
- Intérêts souverains dans les négociations actuelles:



**Suisse: l'accès sans obstacle au marché intérieur européen est la pièce maîtresse du paquet... en tenant compte des particularités suisses.**



**UE: son objectif est d'octroyer les mêmes droits à tous les citoyens et les mêmes conditions de concurrence à toutes les entreprises.**



# Mécanisme actuel, privilèges, retard – le point de vue de l'UE

- La Suisse a accès au marché intérieur de l'UE  
→ l'UE demande un «level playing field» / une égalité de traitement pour ce marché
- Privilèges suisses: poids-lourds de 40 t, interdiction de cabotage dans le trafic routier (voyageurs et marchandises), interdiction pour les poids-lourds de rouler la nuit et le dimanche, pas d'extension des capacités routières dans les Alpes, (sécurisation de l'initiative des Alpes), RPLP élevée
- L'application des actes législatifs de l'UE pertinents en Suisse prend du temps, voire ne se fait pas, s'il n'y a pas de volonté politique (TVI)



# Ouverture contrôlée du TVI (I)

## Base légale

### Art. 1 Principes et objectifs généraux

1. Le présent Accord entre la Communauté et la Suisse vise, d'une part, à libéraliser l'accès des Parties contractantes à leur marché des transports routier et ferroviaire des marchandises et des voyageurs de manière à assurer un écoulement plus efficace du trafic sur l'itinéraire techniquement, géographiquement et économiquement le plus adapté pour tous les modes de transport visés par l'accord et, d'autre part, à déterminer les modalités d'une politique coordonnée des transports.

**Malgré l'article de l'ATT**, la Suisse n'a jamais repris les prescriptions de l'UE sur le TVI (2012/34/UE) (depuis 2007 sur la liste des acquis).

Exigence après l'exclusion complète du TVI de la reprise dynamique du droit:  
**adapter le champ d'application de l'ATT**, avec des conséquences imprévisibles





# Ouverture contrôlée du TVI (II)

## De quoi s'agit-il? Cadre juridique de l'UE

**Selon la reprise dynamique du droit**, la suite est de reprendre le Recast (**directive 2012/34/UE**). Celui-ci comprend des prescriptions du troisième paquet ferroviaire (directive 2007/58/CE) sur l'**ouverture partielle du marché** du trafic voyageurs international ferroviaire.

Prescriptions restrictives de la directive 2012/34/UE:

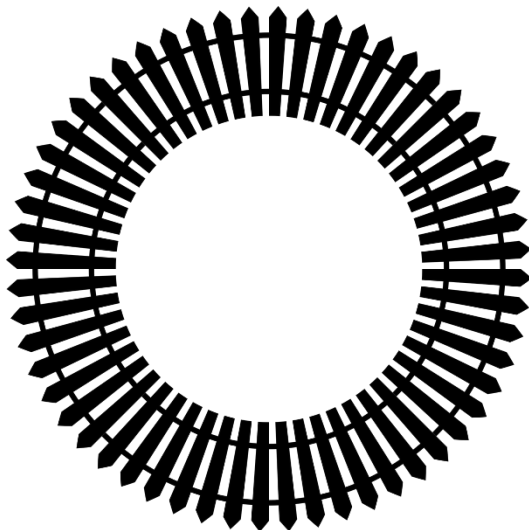
- **Finalité principale** du transport transfrontalier de voyageurs
- Pas de mise en danger de l'**équilibre économique** (trafic commandé)
- Indépendance, **sans coopération** (mais coopération possible)
- **Cabotage possible uniquement à des fins accessoires**





# Ouverture contrôlée du TVI (III)

De quoi ne s'agit-il pas?



L'UE a également décidé d'ouvrir le trafic voyageurs ferroviaire national pour ses États-membres:

4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, pilier politique

- Exclu pour la Suisse du fait du champ d'application de l'ATT
- **Pas d'obligation d'ouvrir le marché national en Suisse**



# Ouverture contrôlée du TVI (IV)

## Particularités suisses

### *Mesures de protection selon le common understanding:*

- Possibilité d'obliger les entreprises transportant des voyageurs à participer à l'**intégration tarifaire** dans les transports publics, alors que la définition des tarifs demeure de la compétence des entreprises
- Possibilité de donner la **priorité au trafic voyageurs cadencé lors de l'octroi des sillons**
- Respect des **standards sociaux** et des conditions de salaire et de travail usuelles dans la branche et la région

### *Autres mesures du mandat:*

- Les coopérations restent possibles
- L'octroi des sillons reste national
- La qualité des TP n'est pas préteritée
- Le transfert du trafic reste promu







# Exceptions actuelles à la reprise dynamique du droit

- Limite à 40 tonnes pour les poids-lourds
- Interdiction de cabotage dans le trafic routier (voyageurs et marchandises)
- Interdiction aux poids-lourds de circuler la nuit et le dimanche
- Pas d'extension des capacités routières dans l'espace alpin
- Acceptation de la RPLP

→ *inchangé*



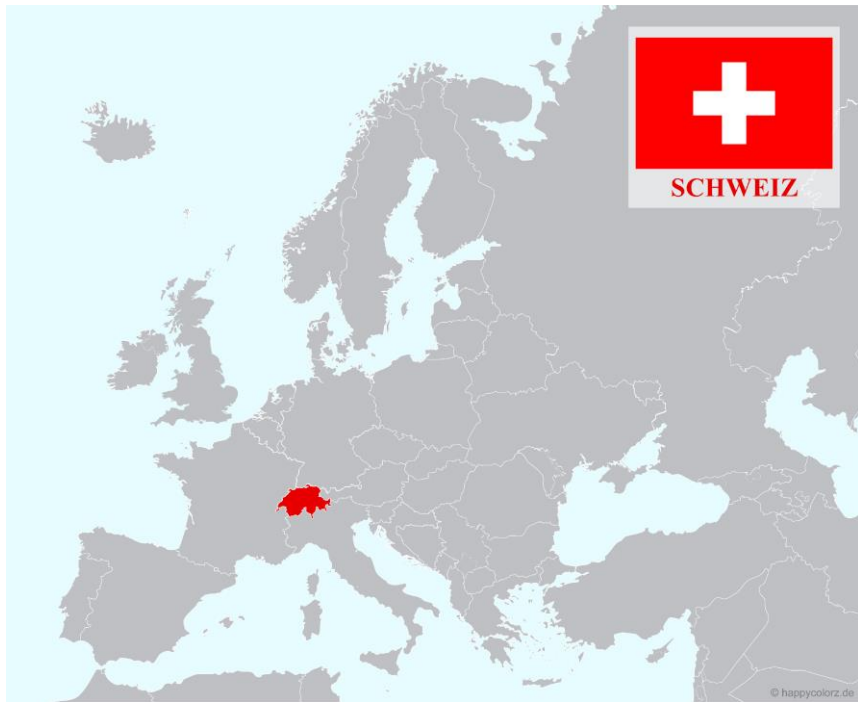
# Aides d'État dans les transports terrestres

- Dans le **champ d'application** de l'ATT, soit dans le trafic international, la Suisse doit reprendre les **règles d'aide de l'UE**. Le trafic purement national (service public) n'est pas concerné.
- La Suisse doit désormais garantir une **surveillance** de ses aides étatiques dans le champ d'application de l'ATT (et d'autres accords) → «système à deux piliers»
- Conclusion: dans les transports terrestres, la plupart des aides étatiques actuelles de la Suisse devraient être **conciliables** avec le droit européen en la matière.
- 30 millions de francs pour le TVI ne font pas partie des aides, mais une mise en œuvre non discriminatoire est capitale.





# Pourquoi développer l'ATT?



- Accent sur l'intérêt prépondérant de l'ATT et de la Suisse
- Au milieu de l'Europe: la Suisse veut garder son accès au marché intérieur de l'UE, aussi bien sur la route que le rail
- TVI – se mettre aussi à la place de la clientèle:  
une ouverture contrôlée partielle pourrait entraîner de nouvelles offres ou le retour d'offres suspendues

# Conséquences sur les TP?

- Discussion factuelle nécessaire
- La Suisse n'est / ne sera pas membre de l'UE

## ***Mettre en doute les bruits qui courent:***

- Pas d'ouverture nationale du marché; le système suisse reste intact
- Des comparaisons naïves avec l'Allemagne, l'Autriche et la France sèment le trouble
- Le modèle de coopération n'est pas interdit dans l'UE
- Pas de centralisation des services d'octroi des sillons en Europe
- Pas de suppression de relations suisses cadencées du fait de nouvelles offres du TVI
- Pas de surcoûts infrastructurels faramineux seulement du fait de l'ouverture contrôlée du TVI



# Évaluation des résultats



- Les négociations se poursuivent
  - Base: mandat du Conseil fédéral
  - Maintenant:  
ne pas faire de suppositions,  
mais juger du résultat à la fin
-